

Réaménagement portuaire et reconquête des jointures urbaines: regard sur le port de Kélibia (Tunisie)

Port Regeneration and Reclaiming the Urban Junctures: a Look at the Port of Kélibia (Tunisia)

In the Tunisian context, ports are considered to be spaces for trade, often conceived as structuring facilities with economic and commercial functions: as an example we might mention the great ports of Radès-La Goulette, Sfax and Bizerte. Apart from the ports that have been artificially regenerated into marinas or leisure ports, very few Tunisian cities have developed or grown outwards starting from their old ports. Faced with the bewildering extension of urban sprawl, the ports and their connections to the cities have often been turned asunder by city planning projects. Within the context of liberalization with its pressing reliance on the privatization of port spaces and their activities, the port of Kélibia, located in northeastern Tunisia and open onto the Mediterranean, is no exception. This space which has attempted over the years to shape its connection to the city, has been transformed from an ancient fishing and leisure port into a closed port. The renovation projects undertaken after 1997 were based on a rationale that encouraged the appropriation of public spaces legitimated by the need to regulate fishing and ensure greater control and security in the port. The "regenerated" port announces its enclosure with walls that surround its space and block the traditional access routes, the arteries connecting the center of the city with the sea. In illustrating the different phases in the evolution of the port and its repercussions on the connections with the city of Kélibia, how did recycling the port functions contribute to the transformation of the relationship between the port and the city? Despite the isolation of the port, did the logic of privatizing port uses contribute, on the contrary, to the emergence of new urban connections?

To answer the questions raised above, we have adopted a longitudinal observation plan of the "before-after" type, which consists in analyzing the evolution of the relationship between the port and the city of Kélibia before and after the regeneration project, which began in 1997. The tools of observation were based on interviews and questionnaires. Thirty port users were interviewed (leisure boaters, fishermen, labourers, management, local actors) making it possible to identify the themes and conceptual categories that we have used in this article. As for the questionnaire, it was submitted to all the 62 activities located, through the year 2009 when the survey was conducted, on the axis of the promenade that connects the city to the port.

The Evolution of Port Functions: from Heritage to Recycling

Since it was founded by the Carthaginians in the 5th century B.C., the port of Kélibia played a role as a strategic place of control and exchange, guaranteeing a series of functions. As a commercial port of call and military gallery during the Punic era, the port evolved into a Roman basin harbouring a prosperous and dominating fishing industry. In the 19th century, under the Aghlabides, the port recovered its military function, relying on its vicinity to the fort to control and defend the area. A shipyard was founded to service the Aghlabid ships. These functions lasted through the reign of the bey hus-

Dans le contexte tunisien, les ports sont considérés comme des espaces d'échange souvent conçus comme étant des équipements structurants à fonction économique et commerciale, citons à titre d'exemple les grands ports de Radès-La Goulette, de Sfax et de Bizerte. Outre les ports artificialisés par des aménagements en marina ou en ports de plaisance, rares sont les villes tunisiennes qui se sont développées et étalées à partir de leurs vieux ports. Face à l'ampleur de l'étalement déconcerté des villes, les ports ainsi que leurs liens avec les villes sont souvent mis en déshérence dans les projets d'urbanisme. Confronté au contexte de libéralisation marquée par le recours pressant à la privatisation des espaces portuaires et de leurs activités, le port de Kélibia, situé au Nord-Est Tunisien et ouvert sur la Méditerranée, n'en fait pas l'exception. Cet espace qui a tenté pendant plusieurs années de forger son lien avec la ville, s'est transformé d'un ancien port de pêche et de plaisance, en port enfermé. Les aménagements entrepris à partir de 1997, traduisent la logique d'appropriation des espaces publics légitimée par la nécessité de réguler l'activité de pêche et d'assurer plus de contrôle et de sécurité au port. Le port "réaménagé", annonce son enclavement par des murs encerclant son ambiance et enclavant ses accès traditionnels qui constituaient les artères de liaison entre le centre ville et la mer. En restituant les différentes étapes de l'évolution du port et de ses répercussions sur les liaisons avec la ville de Kélibia, comment le recyclage des fonctions portuaires a-t-il contribué à la transformation des rapports entre le port et la ville? Malgré l'enfermement du port, les logiques de privatisation des usages du port ont-ils contribué, en revanche, à l'émergence de nouvelles jointures urbaines?

Afin d'apporter les réponses aux questions posées, nous avons adopté un plan d'observation longitudinal, de type "avant-après", qui consiste à analyser l'évolution de la relation entre le port et la ville de Kélibia avant et après le projet de réaménagement, entrepris à partir de 1997. Les instruments d'observation ont été basés sur l'entretien et le questionnaire. Trente entretiens avec les usagers du port (plaisanciers, pêcheurs, ouvriers, responsables, acteurs locaux) ont été réalisés et qui ont permis de dégager des thèmes et des catégories conceptuelles, utilisés dans la présente contribution. En ce qui concerne le questionnaire, il a été réalisé d'une manière exhaustive sur les 62 activités localisées, jusqu'en 2009 date de l'administration du questionnaire, sur l'axe de la promenade qui relie la ville au port.

L'évolution des fonctions portuaires: de l'héritage au recyclage

Dès sa fondation par les Carthaginois au 5ème siècle avant J.-C., le port de Kélibia avait joué son rôle de lieu stratégique de contrôle et d'échange, assurant différentes fonctions. Entre escale commerciale et galerie militaire durant l'ère punique, le port a évolué à un bassin romain abritant une activité de pêche prospère et dominante. Au 19ème siècle, avec les Aghlabides, le port regagna sa fonction militaire en profitant de la proximité du fort comme point de garde et de contrôle. Un chantier naval se développa au profit des navires aghlabides. Toutes ces fonctions ont perduré jusqu'au règne des bey husseinites qui développèrent la fonction militaire héritée, à partir de 1881, par le protectorat fran-

Hatem Kahloun

Bateaux dans le Port Kélibia
Boats in Port Kélibia



çais. C'est seulement à partir de 1960 que le port de Kélibia a perdu son rôle de contrôle et de garde militaire en faveur de développement des équipements et des résidences militaires qui ont accéléré, à partir de 1962, le rythme d'urbanisation de la zone portuaire et sa jonction avec la ville. Le recyclage fonctionnel qu'a connu le port de Kélibia dans le temps n'a pas été stoppé et l'exigence d'intervenir sur ses infrastructures, épuisées et amorties, explique les actions d'aménagement entreprises à différentes dates: le renforcement des infrastructures (extension de l'appontement et prolongement de l'épi) de 1963 à 1983 et le projet d'amélioration des capacités de production du port entrepris à partir de 1984. Ces actions d'aménagement ont eu un effet intérieur sur le port et ne l'ont pas vidé de ses fonctions de pêche, de plaisance et d'échange. Ceci contrairement au dernier projet d'aménagement du port engagé depuis 1997. Ce projet s'inscrit dans une stratégie nationale et sectorielle qui consiste en l'amélioration et la modernisation des conditions et des moyens de production. Le programme d'aménagement a été engagé dans le cadre d'une action de mise à niveau du port qui devrait répondre aux exigences du marché européen. Ces nouveaux impératifs ont engendré la fermeture du port afin de pouvoir contrôler la commercialisation clandestine de la pêche ainsi que l'entrée-sortie de la production, des bateaux et des travailleurs. Le projet d'aménagement du port de Kélibia a été matérialisé par l'installation d'une clôture de béton et la construction des bâtiments à usage purement commercial. Le port local a été clôturé pour s'ouvrir sur le marché mondial. Un creux brutal dans une succession d'espaces attractifs se crée et engendre une rupture d'échelle qui modifie la continuité du paysage urbain allant de port jusqu'à la ville.

Le port avant son aménagement: un espace public multifonctionnel

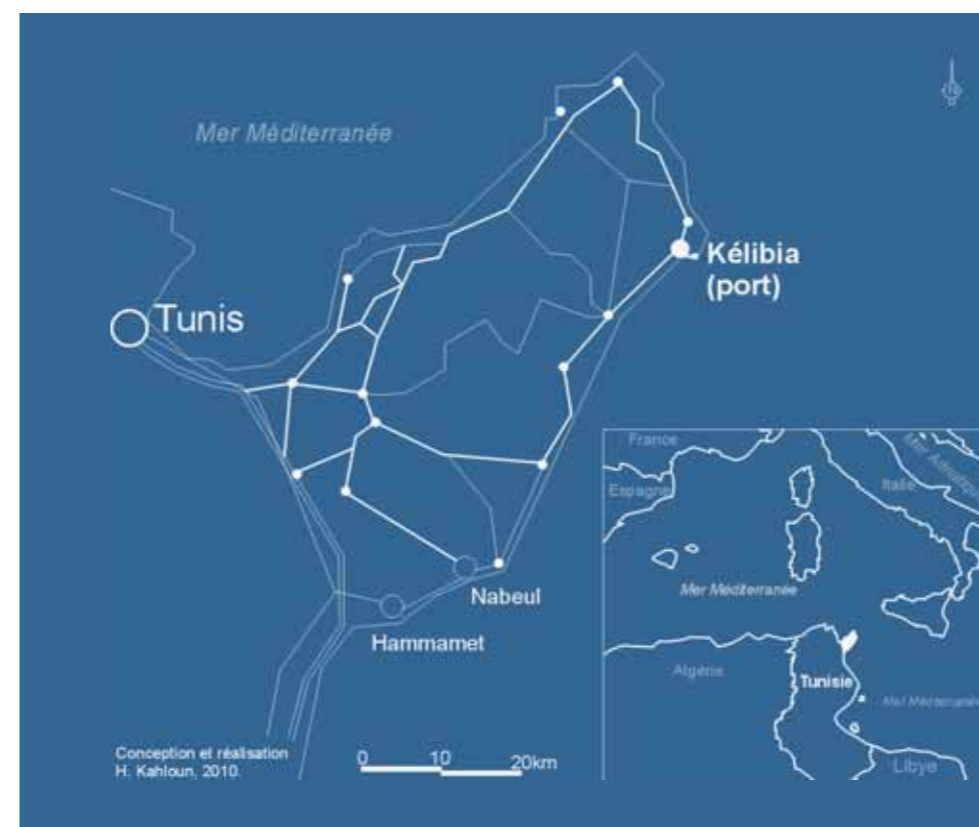
Jusqu'en 1997, le port de Kélibia avait joué le rôle d'espace refuge pour les habitants, les visiteurs, les plaisanciers et les vacanciers. Il était un lieu multifonctionnel de travail, de production, de commerce, de passage et de plaisance. Le port fut un lieu repère de rencontre de contact et d'échange pour une population hétérogène venant respirer dans un espace considéré comme le poumon de la ville. L'image qu'on se fait du port dépendait de ses temporalités qui rythment le vécu quotidien et les pratiques des usagers. Le matin et au moment du débarquement des pêcheurs, cet espace constitue un lieu d'exposition et de commercialisation des poissons. Avec ses moyens et pratiques traditionnels, le port faisait vivre des familles et intégrait des petits pêcheurs qui trouvaient leurs parts dans le marché qui fut ouvert aux visiteurs. En fin de la journée, le port change de fonction et d'image. D'un espace de pêche et de commerce, il se transformait en un lieu d'accueil pour les plaisanciers, les vacanciers et les artistes. Le port était un lieu d'animation, d'exposition de tableaux et de manifestations culturelles. Cet espace littoral contribuait de support d'affichage d'une culture esthétique qui repose sur un nouveau vocabulaire d'expression artistique. Le long de la période estivale, le port se créait un vécu particulier autour d'une aire d'usages diversifiés où la dimension économique se greffait à la dimension socio-culturelle. Le port accueillait plusieurs activités commerciales occasionnelles qui participaient à l'amplification de la convoitise portuaire engendrée par la fabrication d'un espace nocturne d'interaction et d'échange avec la ville. Ces éléments qui furent véhiculés par une image à connotations positives sur le rôle du port comme espace repère d'intégration, ont disparu suite au projet d'aménagement et d'isolement.

seinites who expanded the military function, and left it after 1881 to the French protectorate. It was not until 1960 that the port of Kélibia lost its role as a military point of control and protection, replaced by the development of military facilities and living quarters which, after 1962, accelerated the pace of urbanization in the port area and its connection to the city. The recycling of functions in the port of Kélibia over time has not been halted, and the need to intervene on its worn-out infrastructure explains the regeneration projects undertaken at different times: reinforcement of the infrastructure (expansion of the wharf and extension of the jetty) from 1964 to 1973 and the project to improve the port's production capacity, begun in 1984. These regeneration operations affected the port internally, but did not abolish its functions relating to fishing, leisure boating and trading. Unlike the last regeneration project for the port which was launched in 1997. This project is part of a national and sectorial strategy the objective of which is to improve and modernize the conditions and instruments of production. The regeneration programme was undertaken within the framework of a project to upgrade the port to make it respond to the requirements of the European market. These new requirements led to the enclosure of the port with the purpose of checking illegal fishing and controlling the entrance and exit of production, boats and workers. The project to regenerate the port of Kélibia consisted in the installation of a concrete wall and the construction of exclusively commercial buildings. A brutal void is created within a series of attractive spaces and generates an interruption in scale that modifies the continuity of the urban landscape that lies between the port and the city.



L'aménagement de la clôture et l'effondrement de l'image urbaine du port
 Le projet d'aménagement a entièrement isolé le port de la ville sans pouvoir l'aménager réellement. Un mur bordant la limite nord du port interdit tout accès libre à l'ancienne promenade imposant de la sorte la dégradation de l'image d'une ville portuaire communicant avec son port et jouissant de son ouverture sur la mer. Cette fermeture a créé une rupture entre le port et les éléments environnementaux avoisinants tels que la mer, la forteresse et la sebkha. La logique de bétonisation et d'enfermement qui s'imposait, fut argumentée par l'ouverture indispensable sur le marché européen. S'ouvrir sur l'extérieur et s'enfermer à l'intérieur semble avoir détruit la dimension urbaine du port. L'aménagement de l'enceinte constitue un obstacle physique à son environnement et une barrière face à l'image attribuée au port comme étant un espace approprié par les citoyens. Il en découle que le port de Kélibia a évolué d'un espace public ouvert et partagé à un espace isolé et contrôlé. Certes, l'installation de la barrière et des bâtiments commerciaux a eu des effets positifs sur le fonctionnement de l'activité de pêche par l'introduction de nouveaux procédés de sécurité, de maintenance et d'hygiène. La mise à niveau du port a permis l'organisation de la production et l'amélioration des conditions de travail. Mais en contrepartie, ce projet a engendré la coupure spatiale, matérielle et immatérielle, avec la ville et le port d'une part, et avec les usagers et leurs pratiques d'autre part. Le port a perdu ses visiteurs et plaisanciers locaux et étrangers. Son évolution à un espace monofonctionnel renseigne sur la disparition des fonctions traditionnelles de refuge, de récréation, de loisir et d'échange culturel en faveur d'un espace sous-pratiqué et peu accessible. L'aménagement du port a entraîné la disparition d'un espace animé par ses usagers et par ses activités de commerce occasionnel qui furent installées sur la promenade. L'image collective construite autour du port en tant qu'un marqueur de l'espace urbain a disparu avec la disparition des pratiques et

Les activités installées sur la zone d'étude avant et après la fermeture du port
 Situation du port de Kélibia dans la Méditerranée
 The activities installed in the case study area before and after the port was closed off.
 Location of the port of Kélibia in the Mediterranean Sea



The Port before Regeneration: a Multifunctional Public Space

Through 1997, the port of Kélibia enjoyed its role as a space where inhabitants, visitors, leisure boaters and vacationers could take shelter. It was a multifunctional place for work, production, trade, transit and leisure. The port was a landmark for gathering, contact and exchange, for a heterogeneous population that sought a breath of fresh air in a space that was considered as the lungs of the city. The image that the port conveyed depended on the rhythm of the daily life and activities of its users. In the morning and when the fishermen returned from the sea, this space was a place for displaying and selling fish. With its traditional means and practices, the port provided a living for the families and integrated the small fishermen who found an outlet in a market open to visitors. At the end of the day, the port changed function and image. From a space for fishing and commerce, it turned into a place to harbor leisure boaters, vacationers and artists. The port was a place for entertainment, for art exhibitions and cultural events. This waterfront space served as a poster for a cultural aesthetic based on a new vocabulary for artistic expression. For the entire duration of the summer, the port created a particular life experience around a context of diversified uses where the economic dimension was grafted onto the social and cultural dimension. The port hosted several sporadic commercial activities that helped to increase the attractiveness of the port generated by the creation of a space for interaction and exchange with the city by night. These elements that were conveyed by an image with positive connotations about the role of the port as a key space for integration, disappeared after the regeneration and isolation project.

The Regeneration Project for the Enclosure and the Collapse of the Urban Image of the Port

The regeneration project completely isolated the port from the city without really succeeding in its regeneration. A wall along the northern edge of the port prevents free access to the old promenade thereby degrading the image of a port city that communicates with its port and enjoys its opening out to the sea. This barrier created a fracture between the port and the surrounding environmental elements such as the sea, the fortress and the sebkha. The logic of cementification and enclosure that prevailed was explained by the absolute need to open up to the European market. The decision to open to the outside and close up inside seems to have destroyed the urban dimension of the port. The construction of the wall constitutes a physical obstacle to its environment and a barrier to the image of the port as a space that belongs to citizens. The result is that the port of Kélibia has evolved from an open and shared public space to an isolated and controlled space. Of course, the installation of the barrier and the commercial buildings did have a positive influence on the management of the fishing industry by introducing new security, maintenance and sanitation procedures. The levelling of the port made it possible to organize production and improve working conditions. But on the other hand, the project created a spatial, material and immaterial gap with the city and the port on one side, and the users and their activities on the other. The port lost its visitors as well as the local and foreign leisure boaters. Its evolution into a monofunctional space is exemplary in terms of how the traditional functions of shelter, recreation, leisure and cultural exchange disappeared to create an under-used and scarcely accessible space. The regeneration of the port led to the destruction of a space enlivened by its users and by the informal commercial activities installed along the promenade. The collective image built around the port as a marker of urban space disappeared along with the practices and representations linked to the identity of the place that belonged to its local users. The destruction of the "imageability" (Lynch, 1976) of the port experienced as a place to build and diffuse identity, was replaced by the visibility of an enclosure that was a sharp and intense representation

des représentations liées à l'identité de ce lieu qui fut approprié par ses usagers locaux. A la destruction de "l'imagibilité" (Lynch, 1976) du port vécu comme un lieu de construction identitaire et de diffusion, se substitue la visibilité de la clôture qui marque d'une manière aiguë et intense le changement des rapports au port qui passent de la coexistence et la dualité avec la ville aux conflits et rejets mutuels des pratiques urbaines.

Les transformations du port et de la ville: des évolutions désarticulées

Le projet de privatisation du port par rapport à l'espace urbain s'inscrit dans l'action de régulation engagée par les structures centralisées de l'Etat et qui n'implique ni acteurs ni pouvoirs locaux. Cette action est l'une des formes les plus particulières de l'appropriation publique de l'espace qui s'expriment en la manière de réguler "stratégiquement" l'espace public en dehors d'une planification urbaine harmonieuse de la ville et de son port. Entrepris au sein du périmètre communal de Kélibia, le projet d'enfermement du port qui a démarré en 1997, ne figurait pas parmi les options du plan d'aménagement urbain de la ville, mais faisait l'objet d'une décision prise par les institutions extra-locales notamment l'Agence des Ports et des Installations de pêche. Cette décision malencontreuse trouve ses explications dans la logique des projets zonaux qui renvoient au pouvoir d'approprier brutalement, et de transformer d'une manière artificielle les fronts d'eau en vue de leur valorisation économique. Ces propos qui renvoient au caractère inopérant des outils de planification dans la maîtrise de l'étalement urbain des villes tunisiennes, renseignent sur les limites d'une telle conception paradoxale des liens entre la ville et son port dans les projets d'aménagement. Ceci dit, l'évolution du port et de ses fonctions dans le temps n'étaient pas détachée de l'évolution de la ville. L'examen du zoning défini par le plan d'aménagement urbain de 2008, montrent que la zone portuaire ne représente que 10% du périmètre communal de la ville. Ce dernier s'étend sur 1100 hectares dont 67% de la superficie aménagée, soit 686 hectares, sont occupés par de l'habitat. Rappelons à juste titre que Kélibia est une ville moyenne de 45000



habitants répartis sur 12740 logements (INS, 2009) dont 80% sont situés dans des zones d'habitat individuel de type groupé ou en bande continue où la densité moyenne pourrait atteindre 60 logements à l'hectare. La ville s'est développée à partir d'un centre traditionnel (cité Ksiba) pour s'étaler sur les grandes voies et les réserves foncière et agricole avoisinantes notamment celles attenantes au port. Cette extension spatiale vers le port a été encouragée par les nouveaux lotissements aménagés par les opérateurs publics et privés (essentiellement l'Agence Foncière de l'Habitation qui a aménagé à partir des années 1980, la cité résidentielle AFH au Nord-Est de la ville). Une lecture morphologique de l'avenue des Martyrs, axe qui relie la ville au port, fait apparaître une nette fragmentation de l'espace résidentiel dès que l'on se dirige vers le port. Des logements pavillonnaires composés de villas isolées et de résidences secondaires se distinguent par le changement de style, de façade et par les traitements architectoniques qui constituent de nouveaux usages de la matière, affichant une nouvelle forme d'appropriation de l'espace. Ce marquage territorial qui a pris de l'ampleur à partir de 1995, prend l'axe principal qui relie la ville au port pour support spatial. En effet, sur l'avenue des Martyrs et au niveau du boulevard de l'Environnement se situent les quartiers aisés notamment la cité Ennour (La lumière) et la cité du Stade. Ces quartiers aisés se greffent sur les anciennes habitations traditionnelles situées à proximité du port. Jusqu'aux années 1980, cette zone avait servi pour le logement des pêcheurs et des migrants qui venaient chercher des emplois soit dans le port et dans les quelques équipements touristiques induits, soit dans l'industrie manufacturière et agroalimentaire.

Si nous avons mis en exergue l'évolution du port d'une part et de la ville de l'autre, c'est pour montrer que ces transformations étaient à l'origine de l'émergence d'un espace jointif entre le port et la ville. Cet espace qui s'est développé d'une manière désarticulé et sans vision prospective, a accueilli dans une phase ultérieure les nouvelles activités de commerce et de service. Les pratiques urbaines qui ont accompagné ces activités et ont constitué une nouvelle forme d'appropriation de l'espace, contribuent à la reconquête des liaisons entre la ville et le port.

of the change in the relationship to the port, which shifted from the coexistence and duality with the city to a conflictual and mutual rejection of urban activities.

The Transformation of the Port and the City: Disconnected Evolutions

The project to privatize the port with respect to the urban space is part of the regulation process enacted by the centralized structures of the State and does not involve local actors or powers. This action is one of the most peculiar forms of public appropriation of the space expressed as a "strategic" regulation of public space that does not take into consideration the harmonious urban planning of the city and its port. Initiated within the city limits of Kélibia, the project to enclose the port which began in 1997 was not one of the options in the city's development plan, but was a decision made by non-local institutions, in particular the Agence des Ports et des Installations de Pêche. This unfortunate decision can be explained by the logic of zonal projects based on the power to brutally seize and artificially transform waterfronts in order to develop their economic potential. These propositions linked to the ineffectiveness of planning instruments in controlling the urban sprawl of Tunisian cities, speak volumes about the limits of this paradoxical conception of the connection between the city and its port in development projects.

This having been said, the evolution over time of the port and its functions was not disconnected from the evolution of the city. An examination of the zoning defined by the 2008 urban development plan, shows that the port zone represents only 10% of the perimeter of the city. The latter extends over a surface of 1100 hectares, of which 67%, or 686 hectares, is occupied by housing. It should be said that Kélibia is a mid-sized town with 45,000 inhabitants living in 12740 units (INS, 2009), 80% of which are located in zones of grouped-type individual or row housing where the median density reaches up to 60 units per hectare. The city developed from a traditional centre (Ksiba city) and spread along the major roads and adjacent land and



Bateaux dans le Port de Kélibia
Boats in the Port of Kélibia

Table 1.
Répartition de l'évolution des activités sur les axes de liaison ville-port

Date d'installation /Axe	Avenue Dr Mongi Ben Hmida (%)	Avenue des Martyrs (%)	Total (%)
Installation avant 1997	2,0	27,5	29,4
Installation à partir de 1997	11,8	58,8%	70,6
Total	13,7	86,3%	100,0

Source: enquête personnelle, 2009.

Table 1.
Distribution of the evolution of activities along the axis connecting city and port

Date of installation Axis	Avenue Dr Mongi Ben Hmida (%)	Avenue des Martyrs (%)	Total (%)
Installation before 1997	2,0	27,5	29,4
Installation after 1997	11,8	58,8%	70,6
Total	13,7	86,3%	100,0

Source: personal survey, 2009.

Table 2.
Evolution de l'usage du sol par les activités

Date d'installation /Usage	Ancien usage du sol				
	Habitat	Terrain non construit (%)	Même usage: activité (%)	Autres usages (%)	Total (%)
Installation Avant 1997	3,9	13,7	11,8	0,0	29,4
Installation à partir de 1997	25,5	15,7%	25,5	3,9	70,6
Total (%)	29,4	29,4	37,3	3,9	100,0

Source: enquête personnelle, 2009.

Table 1.
Evolution of land use by businesses

Date of installation /Use	Former land use				
	Habitat	Non-built land (%)	Same use: business (%)	Other uses (%)	Total (%)
Installation before 1997	3,9	13,7	11,8	0,0	29,4
Installation after 1997	25,5	15,7%	25,5	3,9	70,6
Total (%)	29,4	29,4	37,3	3,9	100,0

Source: personal survey, 2009.

Les nouvelles alternatives à la clôture du port: effets des usages urbains sur la reconquête des jointures port-ville

Isolé de la ville, le port de Kélibia continue à fonctionner en tant qu'espace spécialisé et privaté. Ses aires d'usages traditionnelles qui abritaient les activités artistiques et commerciales (foires, kiosques, manifestations, expositions d'art, etc.) se sont délocalisées vers de nouveaux lieux d'accueil pour des visiteurs et plaisanciers chassés par les volumes muets des enceintes. Cette rupture qui a réduit la fonction portuaire à sa valeur marchande, a contribué, en revanche, à la reconfiguration de la relation entre la ville et le port. De nouvelles activités de commerce et de service se sont développées le long de l'axe reliant le port à la ville pour annoncer l'avènement de nouvelles pratiques de l'espace urbain. Les aires de jeux, les terrasses des nouveaux cafés et des restaurants constituent désormais de nouveaux lieux-refuge qui viennent remplacer la promenade du port.

L'enquête par questionnaire a permis de mettre en évidence l'évolution fonctionnelle qu'a connue cet axe de liaison. Sur l'avenue des Martyrs ou sur son embranchement avec l'avenue de Dr. Mongi Ben Hmida, la fonction urbaine de liaison et de circulation ainsi que les pratiques de promenade associées à cet espace, ont subi les répercussions de la prolifération des activités économiques. En effet, sur deux kilomètres de liaison, cet espace accueille 62 activités de commerce et service installées avant ou après la fermeture du port. Il s'agit d'activités liées au tourisme local, à la consommation, à la restauration, au loisir et aux services de proximité. Comme le fait apparaître le tableau suivant, 70,6% des activités se sont installées après la fermeture du port contre 29,4% qui existaient depuis les années 1960. La répartition des activités sur l'axe principal de liaison et de promenade, plus particulièrement l'avenue des Martyrs, témoigne de la

agricultural reserves, in particular the ones near the port. This spatial extension towards the port was encouraged by the new public or private housing developments (primarily by the Agence Foncière de l'Habitation which developed the AFH residential district, starting in the 1980s, in the northeastern section of the city). A morphological interpretation of the Avenue des Martyrs, the axis that connects the city to the port, highlights a clear fragmentation of the residential space in proximity to the port. Pavilion-type housing composed of isolated villas and vacation homes is distinguished the change in style and façade, and by the architectural treatments that appear as new uses of the material, displaying a new form of space appropriation. This territorial marking which grew after 1995, chose the principal axis connecting the city to the port as its spatial support. In fact, Avenue des Martyrs and the area of the Boulevard de l'Environnement are the site of the wealthier neighborhoods, especially the city of Ennour (The Light) and the city of Stade. These wealthier neighborhoods were grafted onto the ancient traditional housing located near the port. Until the 1980's, this zone had served to house the fishermen and migrants who came looking for employment in the port and in the few tourist facilities located there, or in the manufacturing or food industries.

If we have highlighted the evolution of the port and of the city separately, it is to show that these transformations generated the development of a space connecting the port and the city. This space, which developed in a haphazard manner and without a long-term vision, subsequently integrated new commercial and service activities. The urban practices that came with

dynamique qu'a connue cette artère suite au réaménagement du port. En effet, sur les 86,3% des activités inventoriées sur cette liaison, 58,8% constituent de nouvelles installations qui ont contribué à sa transformation fonctionnelle.

Les effets de l'évolution des activités sur la reconfiguration spatiale de la jointure ville-port semblent remarquables. Ils s'expriment par les changements de vocations et d'usages qui ont concerné aussi bien le sol que les bâtiments et les façades urbaines. Ces effets peuvent être décernés dès que l'on étudie la transformation des modes d'usage et d'occupation des locaux enquêtés. En effet, si 37,3% des activités ont gardé le même usage, 25,5% d'entre elles ont bénéficié de l'ancien statut commercial des locaux pour installer une nouvelle active liée à la consommation ou à la restauration touristique. Après avoir été construites, les interstices ont accueilli de nouvelles activités qui représentent 25,5% des locaux. En agrégeant les données du tableau suivant (tout en écartant les activités ayant bénéficié du même usage), nous pouvons constater que les changements d'usages fonctionnels des propriétés qui ont accueilli les locaux ont concerné 62,7% des activités dont 45,1% se sont installées à partir de 1997. La profusion de la fonction résidentielle sur cet axe explique l'importance des changements d'usages qui ont concerné le tissu d'habitat. D'ailleurs, 29,4% des locaux enquêtés avaient partiellement changé leur vocation résidentielle en transformant les surfaces non bâties juxtaposant l'axe, en locaux de commerce ou de service. Au-delà de cet axe de liaison, certaines activités saisonnières qui étaient installées à l'intérieur du port ont migré vers les abords de la sebkha où elles profitent de la proximité du l'aire de jeux.

Conclusion

En dépit de sa clôture, le port de Kélibia a contribué à l'émergence de nouvelles pratiques de l'espace urbain. La reconquête des espaces alternatifs par le regain de nouvelles activités, explique comment les ports déterminent leurs rapports avec les villes soit par l'évolution de leurs fonctions soit par l'évolution de leurs représentations par les usagers. Les jointures urbaines entre les villes et ports semblent évidentes si nous nous contentons d'une analyse inopérante de l'étalement urbain d'une part et de l'évolution des fonctions portuaires d'autre part. La complexité des rapports qui se nouent entre ces entités devrait être recherchée dans les différents modes d'occupation et d'usage des jointures encore peu étudiés par les milieux académiques. Les mécanismes d'appropriation matérielle et immatérielle de l'espace urbain sont au centre de cette problématique car ils permettent de poser de nouveaux enjeux à la définition conceptuelle et empiriques des relations entre les ports et les villes.

Bibliographie

- Abric J.-C., "Pratiques sociales, représentations sociales", in *Pratiques sociales et représentations*, Abric J.-C. (s.dir.), PUF, Paris, 1994.
- Augoyard J.-F. et al., *L'espace urbain et l'action artistique*, CRESSON/PUCA, 2000.
- Bassand M. Compagnon A., Joye D., Stein V., *Vivre et créer l'espace public*. Presses Polytechniques et Universitaires romandes, Lausanne, 2001.
- Baudouin Th. (s. dir. de), *Urbanité des cités portuaires, L'Harmattan*, Paris, 1997.
- Bergel P., "Appropriation de l'espace et propriété du sol", in *Norois*, 195-2, 2005. (<http://norois.revues.org/index479.html>)
- Bioteau E., "Usage et symboliques des représentations spatiales en Roumanie postcommuniste", in *Norois*, 195-2, 2005. (<http://norois.revues.org/index565.html>)
- Birou A., "Appropriation de l'espace et pouvoirs dominants", CIHEAM (Options Méditerranéennes), N. 23, Paris, 1973.
- Brossard S., "De quoi rêvent les citadins des ports?", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N. 55-56, 1992.
- Cain A., (s. dir. de), *Espace(s) public(s) espace(s) privé(s)*, L'Harmattan, Paris, 2004.
- Chaline C., "Le réaménagement des espaces portuaires délaissés", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N. 55-56, 1992.
- Fournier J.-M., Chourio G., Echeverría A., "L'appropriation socialement différenciée de l'espace urbain de Maracaibo (Venezuela)", in *Norois*, 195-2, 2005. (<http://norois.revues.org/index501.html>)
- Jamin A., "La place de l'autre. Construction et manipulations des figures de l'autre à travers les usages de son espace. Politiques de patrimonialisation, stratégies d'appropriation et de dépossession, délocalisation symbolique des altérités : un regard écosociologique sur le cas mexicain", in *Esprit critique*, Vol. 06, N. 01, 2004. (<http://www.espritcritique.fr/0601/esp0601article04.html>)
- Mathé A., "Le port, un seul pour l'imaginaire", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N. 55-56, 1992.
- Simar M, Fortin M.-J., Tremblay M.-H., "L'appropriation de sites et paysages urbains requalifiés: regard sur le Vieux-Port de Chicoutimi", in *Environnement Urbain (EUE)*, V.3, 2009.
- Veschambre V., "Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation: enjeux d'appropriation symbolique de l'espace", in *Norois*, 195-2, 2005. (<http://norois.revues.org/index548.html>)

these activities and constituted a new form of appropriation of the space, helped to restore the relations between the city and the port.

The New Alternatives to the Enclosure of the Port: the effect of urban activities on the renewal of the port-city connections

Isolated from the city, the port of Kélibia continues to function as a specialized and privatized space. Its traditional user areas that once held artistic and commercial activities (fairs, kiosks, event, art exhibitions, etc.) moved to new receptive areas for visitors and leisure boaters deterred by the mute mass of the perimeter wall. This fracture which reduced the function of the port to its mere business value, helped on the other hand to reconfigure the relationship between the city and its port. New commercial activities and services developed along the axis leading from the port to the city, announcing the establishment of new practices in the urban space. The playgrounds, the terraces of the new cafés and restaurants became the new places to escape, replacing the old port promenade.

A survey by questionnaire made it possible to highlight

the functional evolution along this connection axis. On the Avenue des Martyrs or along its bifurcation into the Avenue de Dr. Mongi Ben Hmida, the urban functions of connection and circulation as well as pedestrian activity associated with this space, were affected by this proliferation of economic activities. In fact, along the two kilometers of the connecting axis, 62 commercial and service businesses were established in this space before or after the port was closed off. These are businesses related to local tourism, to consumption, catering, leisure and proximity services. As shown in the table below, 70.6% of the activities were established after the port was enclosed against the 29.4% that have been in existence since the 1960's. The distribution of the activities along the main connection and promenade axis, in particular the Avenue des Martyrs, highlights the dynamics experienced by this artery after the redevelopment of the port. In fact, of the 86.3% of activities inventoried along this connection, 58.8% are newly installed activities that contributed to its functional transformation.

The effects of the evolution of these activities on the spatial reconfiguration of the city-port juncture are

remarkable. They are expressed in the change in vocation and use that involved both the land and the buildings and urban façades. These effects may be recognized by studying the transformation in the way the buildings under observation are used and occupied. Whereas 37.3% of the activities have maintained the same use, 25.5% of them have taken advantage of the old commercial zoning of the buildings to install new commercial or catering activities for tourists. After they were built, the gap spaces were filled with new activities representing 25.5% of the public establishments. By summarizing the data in the following table (keeping the activities that maintained the same use separate) we observe that the functional change in the use of the properties that house the businesses concerned 62.7% of the activities, of which 45.1% were founded after 1997. The extensive residential function along this axis explains the new uses that have transformed the fabric of the habitat. Besides, 29.4% of the spaces in the survey had partially changed their residential vocation by transforming non-built areas along the axis into commercial or service spaces. Beyond this connecting axis, certain seasonal activities that had

been located inside the port migrated towards the edges of the sebkha where they benefited from the proximity to the playground.

Conclusion

Despite its enclosure the port of Kélibia contributed to the rise of new practices for the urban space. The appropriation of alternative spaces when new activities move in explains how ports determine their relationships with cities, either through the evolution of their functions, or the evolution of their representation by their users. The urban junctures between cities and ports seem obvious if we settle for an inoperative analysis of urban sprawl on the one hand and the evolution of port functions on the other. The complexity of the relationships that are woven between these entities should be sought in the different ways of occupying and using these junctures, which have rarely been examined by the academic world. The mechanisms of material and immaterial appropriation of the urban space are central to this issue, because they make it possible to consider new stakes in the conceptual and empirical definition of the relationship between ports and cities.

Vue du port de Kélibia
View of the port of Kélibia

